

Kultur und gut

Aus der Feder von Henry Rasmussen stammt der Nordische Kreuzer, der zurzeit an der Nordseeküste restauriert wird. 1945 in Svendborg auf Kiel gelegt, wird das Schiff auf der Boots- und Schiffswerft Cuxhaven fit gemacht für die Zukunft als Tourenboot



Für den exakten Zuschnitt
braucht man eine gute Säge
und erfahrene Bootsbauer



Schlanker Rumpf: „Maj-Britt“ von vorn

TEXT **UWE G. MEILING**
FOTOS **HEINRICH HECHT, UWE G. MEILING**

Ein Grund für die Popularität des Nordischen Kreuzers ab den 1930er-Jahren war die seinerzeit ideale Kombination aus Familienkreuzer und Regattayacht. Diesem Flair konnte sich kaum ein Konstrukteur dieser Zeit entziehen: Arvid Laurin, Knud Reimers, Henry Rasmussen, Gulbrandsen & Sohn – sie alle bauten das moderne Schiff. Die Liste der Konstrukteure des Kielboots liest sich wie das Who's who des skandinavischen Bootsbaus. Ursprünglich stammt der Bootstyp aus dem westschwedischen Strängnäs, wo die meisten Nordischen Kreuzer entstanden. Die Formel für diesen Schiffstyp wurde rasch populär, weil sie die schlanken Linien und weiten Überhänge der – seinerzeit entstandenen – Schärenkreuzer und 6mR-Yachten gelungen auf ein kleineres Format übertrug. Wegen ihrer üppigen Abmaße und häufiger Regeländerungen sprengten die großen Yachten nämlich oft das Budget. Dem immerhin noch 10,66 m langen Nordischen Kreuzer sieht man diese Familienzugehörigkeit deutlich an.

Das 2,09 m breite und rund 4,1 Tonnen verdrängende Boot musste mit (für heutige Verhältnisse bescheidenen) 37 m² Segelfläche am Wind auskommen, war dafür aber deutlich preiswerter als die gleichwertige Konkurrenz auf der Regattabahn. Diese Mischung kommt bis heute immer noch gut an: Das belegt die steigende Anzahl der registrierten Yachten und die Zahl der restaurierten Exemplare – wie jenes Schiff, bei dessen Wiedergeburt in Cuxhaven wir Zeuge sein dürfen.

In der Holzwerkstatt am alten Fischereihafen riecht es nach frisch geschnittenem Holz. Viel Tageslicht dringt herein. Draußen schneit es, drinnen ist es warm. Ein Helgoländer Börteboot wird unter Volldampf warm beplankt. Durch das geöffnete

Tor der Nachbarhalle sehe ich als weiteren, noch älteren Klassiker ein Dampfboot. Währenddessen zeigt mir Jan Schoepe, der America's-Cup-Segler vom Team Germany und Geschäftsführer der Werft, das Werkstück und damit den Anlass unseres Besuches.

Die anfangs gut dokumentierte Historie des Boots zeugt von vielen Regatten und Siegen. Der Konstrukteur des Klassikers, der 1877 geborene Henry Rasmussen, gilt bis heute als bedeutendster Vertreter des deutschen Yachtbaus. Zusammen mit Georg Abeking gründete er 1907 in Lemwerder an der Weser die Werft Abeking & Rasmussen. Bis heute gilt diese Werft mit Motor- und vor allem Segelyachten aus Holz im Superyachtformat international als Visitenkarte des deutschen Spitzenyachtbaus.

Unser Restaurationsobjekt von Rasmussen wurde 1945 von „Sejlsportens Venner“, der Vereinigung dänischer Segelsportfreunde, für 20.000 Kronen erworben. Bereits 1946 wechselte das junge Schiff den Besitzer. Maurermeister Aksel Holm nahm schließ-



Halle 16
Stand A 57



MARINER
YACHTS

Wir stellen Viko
und Mariner aus!



Viko 20 Weekend ab 7.999,-



Viko 23 12.900,-



Viko 25 17.900,-



Viko 27 23.900,-



Mariner 20 13.900,-



Mariner 24 21.900,-

Alle Preise ab Werk incl. 19% MwSt. zzgl. Vorracht

Yachthandel Hamburg
Jacobsrade 38-40, 22962 Siek
Tel: (04107) 907600 · www.etap-hh.de
Häfele Yacht Center GmbH
Marineweg 3, 34513 Waldeck
Tel. (05634) 7181 · www.hunter-yachting.de

KLASSIKER RASMUSSEN-KREUZER



v. l. n. r.: Bootsbauer Jens am neuen Schiebeluk, Oben aufgehängt, unten gestützt. Da hängt der Hecküberhang im Spanngurt

lich an den ersten von vielen Regatten teil – siegreich oder am Ende auf den vorderen Plätzen. Mit Holm am Ruder segelte das Schiff überlegen und war bald bester Nordischer Kreuzer Dänemarks. Bis 1953. Unter den Folgeeignern Hans Clausen und Jörgen Andreasen wird es als Tourenyacht eingesetzt, bis Aage Klein im Jahr 2000 das Boot erwirbt und es beim Dänischen Seglerverband neu vermessen lässt.

Mit der Restaurierung der Yacht scheidet er offensichtlich. Weitere neun Jahre vergehen, bis der Fotograf Heinrich Hecht den Schatz in einer Scheune hebt und sich mit Rasmussens Klassiker umgehend zu Jan Schoepes Werft aufmacht. Drei Männer und eine Leidenschaft für schnelle Boote.

Rasmussens Kreuzer ist aufgebockt: Die 1,47 m Tiefgang sind deutlich reduziert, denn der Bleikiel wurde schon entfernt. Bug- und Hecküberhänge lagern in Spanngurten, die an Stahlträgern des Daches aufgehängt sind. Die Konstruktion lagert formgetreu, wie man in der Klassikerarchitektur sagt. Großflächig ist das Antifouling abgeblättert. Darunter tritt ein weiterer

Anstrich zu Tage. Oberhalb der Wasserlinie glänzt der klare Lack noch, ist der Rumpf noch in Ordnung. Eine golden gestrichene Sicke unterhalb des Sülls lässt den Rumpf etwas länger erscheinen.

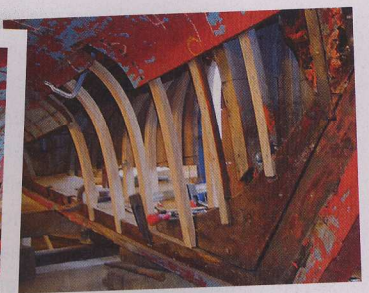
Rumpf, Deck und Aufbau müssen in Teilen saniert werden. Die Inneneinrichtung, das Cockpit, der Mast und das stehende Gut sowie die Segel werden komplett neu konstruiert. Teilweise wurden bereits marode Planken entfernt. Morsche Wrangen und Spanten sind nach und nach erneuert worden.

Durch eine Rumpfföffnung erblicke ich das Innenleben des entkernten Kreuzers. Ich blicke in die Leere vom Kiel bis unters Kajütdach: So stelle ich mir die Aussicht im Inneren eines Wals vor. „Wir machen hier alles selbst“, so Jan Schoepe. „Wir schneiden aus gut abgelagerten Bohlen feine Leisten, um die dann Schicht für Schicht zusammenzuleimen und in Form zu bringen“, erklärt der Spitzensegler.

Über eine Stiege gelange ich an Deck. Die weißen Deckflächen sind nur zu erahnen. Eine dicke Schicht Holzmehl vom Bug bis zum Heck überzieht die Yacht, die ohne den zwölf Meter hohen Mast extrem schlank wirkt. Nur die Handläufe, Beschläge und Winschen glänzen im Originalzustand. Der flach gehaltene, geschwungene Kajütaufbau mit den typischen Bullaugen ist bei diesem Restaurierungsobjekt am besten erhalten. Am Bugbeschlag ist der Name einer Dame in den Stahl geprägt: „Maj-Britt“.

Ich steige ins leere Cockpit und blicke von innen auf die Rumpfwand. Schapps, Sitzbänke, die Möbel der Inneneinrichtung, die Pinne – die komplette Deckseinrichtung ist am Besuchstag des Reporters demontiert. Allein die Garage des Schiebeluks ist bereits erneuert, das Luk selbst gerade in Arbeit.

v. l. n. r.: entkernter Rumpf mit Blick voraus, entfernte Planken und neue Spanten an Steuerbord, größere Ausbesserungen an Backbord, in die Form gezwungene Wränge



BOATFIT



Die Refitexperten um den Werkstattleiter und Bootsbaumeister Jan Stege überprüfen, ob das Luk geschmeidig läuft. „Dafür haben wir sogar die Beschläge neu angefertigt“, sagt Geselle Jens, der gerade ein Spantmaß an der Innenseite der dicken Mahagoniplanken abnimmt. Nach den Klassenregeln müssen diese 18 mm dick sein.

Mit Instandsetzungen hat man auf der 1945 gegründeten Werft jede Menge Erfahrung. Küstenschiffe, Fischereischiffe, Krabbenkutter und Yachten werden hier bis heute regelmäßig auf den Slip gezogen. „Wir sind mit allen Bootsbaumaterialien vertraut“, freut sich der Chef, „die Arbeit an einer alten Holzjacht verschafft aber immer eine besondere Genugtuung.“ Ganz klar: Weil es ein natürliches Material ist, mit dem seit Menschengedenken Boote gebaut werden. „Wir können auf den größten Erfahrungsschatz zurückgreifen“, so Schoepe. „Und nebenbei schwimmt Holz auch noch.“

Dass er selbst seine Freude haben wird, wenn „Maj-Britt“ wieder segelt, daran lässt er keinen Zweifel, schließlich gebührt ihm der erste Probeschlag.

..... **Boots- und Schiffswerft Cuxhaven GmbH**
Kapitän-Alexander-Str. 21-23
27472 Cuxhaven
Tel. (04721) 399 000
..... marinakontor.de



25. - 27. Februar 2011

MESSE BREMEN



**BERATUNG & VERKAUF
AUSRÜSTUNG & ZUBEHÖR**



**VORTRÄGE, WORKSHOPS
& AKTIONEN**



**WIEDER
DABEI**

**GROSSER NAUTISCHER
FLOHMARKT(27.02.2011)**

VERANSTALTER:
**MESSE
BREMEN**

WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH,
Geschäftsbereich Messe, Findorffstraße 101, 28215 Bremen,
Tel.: (0421) 3505 265, Fax: (0421) 3505 681,
E-Mail: info@boatfit.de

MEDIENPARTNER: **WESER KURIER** PARTNER: **palstek**

GUTSCHEIN
Bei Abgabe an der Kasse sparen Sie
2,-€
(gilt nur für eine reguläre
Tagekarte)
Bootshandel